ADRESSE

DU DIRECTOIRE DU DÉPARTEMENT DU DOUBS,

A L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

ADRESSE

Du Directoire du Département du Doubs, à l'Assemblée Nationale.

MESSIEURS,

Vous avez assuré le bonheur de la France en lui donnant une constitution sage, en détruisant les abus innombrables qui vicioient toutes les parties de son administration; mais une réforme entraîne souvent des inconvéniens, et une révolution aussi générale que celle que vient d'éprouver ce vaste empire, en a d'inévitables, auxquels il est de votre sagesse de remédier.

Il faut donc, par des établissemens utiles, rendre au commerce son activité, procurer de nouvelles ressources à ceux qui ont perdu les leurs, et occuper ces bras oisifs que nos ennemis et le besoin pourroient enfin tourner contre la patrie.

C'est dans cette vue que nous venons vous demander l'exécution de ce projet conçu depuis long-temps, et dont l'utilité est généralement reconnue, de réunir le Rhône et la Saône au Rhin, par la navigation intermédiaire du Doubs et de la rivière d'Ill.

MM. de la Chiche, Brigadier des armées du Roi, et Bertrand, Inspecteur-général des ponts et chaussées, vous en ont déjà présenté les plans et fait sentir les avantages. Aucuns des canaux

de navigation établis jusqu'à présent n'offrent une utilité aussi générale, une perspective aussi vaste. Ceux de Briare, d'Orléans, de Picardie, du Languedoc, de Bourgogne et du Charolois, ont déjà fait communiquer entre elles nos principales rivières, ont réuni la Méditerranée à l'Océan, et donné au commerce intérieur de la France une activité, une étendue qu'il n'avoit point auparavant : mais c'est du levant au couchant que sont dirigés presque tous ces canaux, ce sont nos provinces maritimes et celles de l'intérieur qui en recueillent tous les avantages; il faut, pour vivifier également toutes les parties de l'Empire françois, ouvrir aussi des communications du nord au midi, faire participer les provinces frontières aux avantages de l'intérieur, les y lier plus étroitement, en multipliant et facilitant leurs relations, et l'on ne peut obtenir ce grand résultat que par la médiation du canal que nous sollicitons.

C'est lui qui doit ouvrir au commerce de toute la France une correspondance facile avec l'Allemagne et tous les pays du nord; et si le projet dont on s'occupe sérieusement en Souabe et en Bavière, de joindre le Rhin au Danube, venoit jamais à se réaliser, la France auroit, par sa navigation intérieure, un débouché dans toutes les mers qui environnent l'Europe. La Loire nous conduit *au couchant* à l'Océan, le Rhône *au midi* à la mer Méditerranée, le Rhin nous conduiroit *au nord* à la mer d'Allemagne, et le Danube *au levant* à la mer Noire.

Fut-il jamais d'idée plus grande, plus digne d'un peuple que sa régénération doit porter aux plus hautes destinées ! Aussi les académies, les compagnies de commerce à l'examen desquelles ce projet a déjà été soumis depuis long-temps, l'ont-elles regardé comme devant *faire époque dans l'histoire politique et économique de notre siècle, et même produire une révolution dans le commerce d'une partie de l'Europe, en enlevant à la Hollande une partie de son cabotage, par la facilité que Marseille, Lyon et les deux Bourgognes auroient d'approvi-*

sionner la Suisse, l'Allemagne et la Hollande même des productions de la Méditerranée et des leurs.

Une opération de cette importance auroit dû fixer depuis long-temps l'attention et les soins du gouvernement; cependant depuis le commencement de ce siècle on l'a en vain fatigué de sollicitations à cet égard. Quoique la possibilité et même la facilité de l'exécution aient été légalement constatées, quoique les plans et devis aient été mis sous les yeux des Ministres, que la dépense qui se portoit à environ dix millions ait dû paroître un léger sacrifice pour un ouvrage qui, en donnant au commerce de tout le royaume une nouvelle étendue, enrichissoit plus particulièrement quatre à cinq provinces qui étoient jusques-là presque dénuées de ressources, ce magnifique, ce superbe projet est resté sans exécution.

Seulement en 1783 le 25 septembre, il fut rendu un arrêt du Conseil, qui, renvoyant *à des temps plus favorables* l'entreprise générale de la navigation du Doubs, et de sa jonction avec le Rhin, ordonna l'exécution de cette partie de canal qui devoit faire l'embouchure de celui de Franche-Comté, en réunissant le Doubs à la Saône, depuis Dole jusqu'au village de Saint-Symphorien, près de Saint-Jean-de-Lône, sur une longueur de trois lieues et demie.

Les fonds attribués par cet arrêt du Conseil à ce premier travail, devoient être annuellement de cent mille livres; mais ils furent bientôt réduits à cinquante, qui, depuis deux ans, n'ont pas même été payés, ensorte que cet ouvrage laissé imparfait n'a pas encore produit l'avantage, quoique très circonscrit, qu'on devoit s'en promettre.

Ces temps *plus favorables* annoncés par l'arrêt du Conseil de 1783 sont enfin arrivés. La France, débarrassée de ses fers, doit se livrer avec toute l'énergie que donne la liberté aux grandes vues d'administration; le trésor public, soustrait aux déprédations des Ministres et des courtisans, doit vivifier, féconder toutes

les parties de l'empire, et rendre intarissables ces deux sources de la prospérité, l'agriculture et le commerce.

O vous que la Nation a revêtus de ses pouvoirs ; vous ses dignes Représentans et ses plus chères espérances, hâtez-vous de la faire jouir des bienfaits de la liberté, en procurant les ressources honnêtes du travail et de l'industrie, à tous ceux que la révolution a privés de leur premier état ! ne leur laissez pas regretter les fausses et perfides douceurs de l'esclavage !

Notre Département a, plus que tous autres, besoin de secours. Relégués dans une extrémité du royaume; privés de manufactures ; réduits aux productions du sol, qui, dans les montagnes dont la plus grande partie de notre ressort est composée, sont, à beaucoup d'égards, et sur-tout pour les denrées de première nécessité, insuffisantes pour notre consommation, nous ne pouvons nous procurer que par des voitures, ce que nous sommes obligés de tirer des provinces plus fertiles, et ce transport augmente beaucoup pour nous la valeur primitive de l'achat, indépendamment du nombre considérable d'hommes et de chevaux que cette occupation arrache à la culture des terres, qu'il est si fort de notre intérêt de perfectionner. Si nous avons dans quelque genre des productions surabondantes, le prix que nous en pouvons tirer diminue aussi par les frais que nous faisons pour les aller vendre, ou que font ceux qui viennent les acheter, ce qui rend pour nous l'importation beaucoup plus coûteuse, et l'exportation moins favorable.

Aussi nos montagnes ont-elles éprouvé dans les deux dernières années, toutes les horreurs de la disette ; elles en sont même déjà menacées, malgré l'abondance de la dernière récolte. Beaucoup d'habitans ont sacrifié toutes leurs avances, épuisé toutes leurs ressources pour se procurer des subsistances à un prix exorbitant ; ils sont dans l'impuissance de renouveler ces efforts, et la mendicité accrue à un point effrayant, exigeroit des sacrifices au dessus de nos forces, sans compter les désordres

qu'elle entraîne, et qui sont incompatibles avec une bonne administration.

Les travaux nécessaires à la navigation dont nous sollicitons l'établissement, peuvent seuls nous tirer des extrémités où nous nous verrions réduits. En occupant cette foule de malheureux, dont nous nous trouvons surchargés, et que leur oisiveté rend aussi redoutables que leur misère, en ouvrant au commerce découragé une route nouvelle, en assurant la circulation facile des subsistances, nous ranimerons le zèle et les espérances des bons citoyens, nous déconcerterons les projets des mauvais, et leur ôterons un prétexte dont ils cherchent continuellement les moyens d'abuser.

Un régime nouveau doit nous procurer une vie nouvelle; il ne faut pour cela que profiter des avantages que la nature nous offre, et que les vices du gouvernement avoient jusqu'à présent empêché de reconnoître. Nous ne manquons certainement pas d'emplacemens propres à des manufactures, et le génie des habitans les porte à en établir ; cependant nous en sommes privés, tandis que nos voisins en ont dans tous les genres. Il est certain que c'est le défaut de communication et la difficulté des transports qui occasionne cette sorte de stagnation et d'inertie, et qu'elle seroit bientôt remplacée par un commerce très actif, dès qu'une circulation facile viendroit stimuler l'industrie, en assurant le débit. Il est certain également que ces manufactures, une fois établies, conserveroient en France ce numéraire prodigieux que notre commerce avec les Suisses en fait sortir, et nous donneroient un jour sur eux le même avantage qu'ils ont à présent sur nous.

Si à ces considérations, qui sont générales pour notre Département, et même pour toute la France, il nous est permis d'en joindre de particulières à la ville de Besançon, notre chef-lieu, la nécessité de s'occuper de la navigation du Doubs devient encore plus pressante. Cette ville trouvoit dans l'ancienne ad-

ministration de la justice, une occupation directe pour plus de trois cents familles, indépendamment des avantages que lui procuroient les étrangers qu'attiroient chez elle les affaires dont elle étoit alors le centre. L'émigration d'un certain nombre de familles ci-devant occupées, la cessation de l'affluence des étrangers, jointes aux circonstances que le mécontentement des ci-devant privilégiés fait continuellement naître, ont fait languir son commerce, qui n'est presque que de détail; elles le feront tomber si on ne lui fournit un nouvel aliment. La navigation projetée, non-seulement répareroit ses pertes, mais la mettroit dans un état de splendeur et de prospérité, dont elle n'a jamais approché sous l'ancien régime, et l'attacheroit de plus en plus à la révolution par ce nœud si fort de l'intérêt, qui trop souvent l'emporte sur le devoir.

Ce projet est aussi essentiellement lié aux bénéfices à faire sur la vente des biens nationaux. Nous avons à Besançon plus du quart de la ville occupé par les établissemens religieux : leurs emplacemens sont tous vastes, commodes, propres à des manufactures, et aux magasins qu'exigeroit un commerce plus étendu que ne l'a été jusqu'à présent celui de cette ville. Si la navigation ne s'y établit pas, ces emplacemens précieux, ou ne se vendront pas, en raison de la diminution actuelle de population, qui rend les anciens logemens plus que suffisans, ou ne se vendront qu'à vil prix. Au contraire, l'établissement de la navigation une fois décrété, les nouvelles spéculations commerciales rendront ces emplacemens infiniment intéressans, doubleront, et peut-être tripleront l'apperçu de leur valeur.

Ce que nous venons de dire des biens nationaux placés à Besançon, doit s'entendre à quelques différences plus ou moins considérables, de tous ceux qui existent dans l'étendue de notre département et même dans le ressort du grand nombre d'autres Départemens qui doivent recueillir les mêmes avantages ; mais nous pouvons assurer que par la seule augmentation de prix des domaines

nationaux, et dans notre département seul, le trésor public recouvrera une grande partie des avances que cet établissement doit coûter.

Il est encore un motif particulier qui nous paroît d'une grande importance. Besançon est presque entièrement enveloppé par le Doubs. Sur cette rivière et dans l'intérieur des murs, ont été construits cinq moulins, dont les trois plus considérables appartenoient au ci-devant Chapitre métropolitain, le quatrième à l'Archevêque, et le cinquième à la Ville. Les digues et écluses nécessaires au roulement de ces usines ayant été successivement exhaussées, et ayant occasionné des isles et atterrissemens qui resserroient et exhaussoient le lit de la rivière dans la même proportion, il en est résulté que dans les crues d'eau un peu considérables, les parties basses de la ville étoient entièrement inondées.

Les pertes inappréciables occasionnées à différentes reprises par les inondations, forcèrent enfin la Ville à se pourvoir contre l'Archevêque et le Chapitre, propriétaires des moulins et écluses que l'on regardoit comme les causes du mal. Le crédit des défendeurs fit durer long-temps le procès; enfin il intervint en la Chambre souveraine du ci-devant Parlement de Besançon, le 30 avril 1782, arrêt qui ordonna de rélargir le lit de la rivière, de le curer, d'en enlever toutes les îles, et d'abaisser quatre des écluses, en supprimant entièrement la cinquième.

L'Archevêque et le Chapitre, à la charge desquels tomboit la presque totalité de ces dépenses, indépendamment de la suppression d'une usine, eurent encore le crédit d'obtenir au Conseil un arrêt de surséance, que l'on n'est parvenu à faire révoquer que sur la fin de l'année dernière; mais actuellement que cet obstacle est levé, les Citoyens et la Municipalité réclament l'exécution de l'arrêt, et ils ont déjà plusieurs fois requis le District d'y faire procéder.

Cependant cette exécution, que des gens très instruits jugent, et que nous croyons nous-mêmes être encore insuffisante, coûteroit

à la Nation, qui possède actuellement les quatre usines de l'Archevêque et du Chapitre, des sommes immenses qui diminueroient beaucoup la valeur des usines restantes; tandis qu'en faisant le canal nécessaire pour la navigation, on pourroit, sinon conserver ces usines, du moins donner à celles qui devroient subsister, un degré d'utilité suffisant pour remplacer celles qui nuisent, et l'on remédieroit encore plus surement aux inondations qui causent aux habitans de si grandes pertes. Ces pertes viennent encore de se renouveler dans le courant du mois, quoique l'inondation n'ait été que médiocre. Les citoyens se plaignent : ils nous accuseroient même avec raison de négligence, si nous ne prenions les moyens les plus prompts pour les délivrer de ce terrible fléau. Il faut donc, ou s'occuper incessamment du canal, ou se résoudre à la dépense prodigieuse et probablement illusoire, qu'entraînera l'exécution de l'arrêt de 1782. Peut-on hésiter pour le choix entre ces deux genres de dépense?

La session générale de notre Département, convaincue que l'ouvrage que nous vous proposons est de la plus haute importance, non-seulement pour les anciennes provinces de Franche-Comté, de Bourgogne, d'Alsace, de Lorraine, du Lyonnois, etc., mais pour le royaume entier, dont la navigation intérieure manquoit de communication avec le Nord, nous a chargés expressément d'en solliciter l'exécution. Nous vous présentons son vœu avec d'autant plus de confiance, que vous ne cessez de donner des preuves de votre zèle pour tous les objets d'utilité générale. Les sommes que vous avez fait payer pour continuer le canal de Charolois, celles que vous venez d'accorder aux Départemens de Seine et Oise, celles enfin que vous annoncez devoir être distribuées par tout où il y aura des travaux publics à entreprendre, nous répondent que vous proportionnerez à l'importance et à la grandeur du projet, les fonds que vous aurez la bonté d'y destiner. La lenteur dans les ouvrages de ce genre en diminue presque toujours le succès, en affoiblit l'impression. Ce qui

intéresse un grand peuple doit être suivi avec une vigueur qui réponde à sa puissance, et les François libres sont faits pour étonner le monde par la grandeur de leurs entreprises et la promptitude de leur exécution.

Faites, augustes Représentans, que l'on recueille bientôt les fruits de cet immortel ouvrage, et que la Nation entière, qui doit en profiter, voie son époque concourir avec celle de sa régénération.

Nous sommes avec respect,

MESSIEURS,

Vos très humbles et très obéissans serviteurs, les Administrateurs formant le Directoire du Département du Doubs. *Signé* SEGUIN, *Président.* Monnot, Vernerey, Besson, Michaud, Belin, Mugnier, Renaud, Bouvenot.

Par délibération, Couthaud, *Secrétaire.*

Besançon ce 14 Décembre 1790.

P. S. Nous venons d'être avertis qu'une compagnie puissante sollicitoit la même jonction, et demandoit à l'exécuter par le Rhône supérieur, Genève et la Suisse.

Ce projet n'est pas nouveau; on le trouve consigné dans le Dictionnaire Encyclopédique, sous le mot *Canal de Versoy.*

M. de la Lande, auteur de l'article, qui annonce son désir de voir exécuter ce plan, parce qu'il seroit utile à la Bresse, dont il est originaire (1), ne dissimule pas non plus qu'il seroit très utile à la Suisse et à la Hollande. Nous ne croyons pas devoir être inquiets sur la préférence à donner à l'un ou l'autre projet. La compagnie dont les actionnaires sont certainement Suisses et Hollandois, ne voudroit faire adopter le sien que pour enrichir des pays qui, depuis long-temps, font, au préjudice de la France, un commerce que l'exécution de notre canal va leur enlever; et quand cette compagnie offriroit de donner à la France plus d'argent que n'en doit coûter la jonction par le Doubs, les Représentans de la Nation entière ne pourroient l'accepter. Ce n'est pas la Hollande et la Suisse qu'il faut chercher à enrichir, mais la France.

(1) La Bresse, arrosée par les rivières de la Saône et de l'Ain, profitera encore plus de la navigation dont nous demandons l'établissement, que de celle proposée par la compagnie Suisse et Hollandoise.

A BESANÇON,

DE L'IMPRIMERIE DE SIMARD.

1790.